

XLVIII Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1094 de 2017

Carpetas Nos. 2001 y 2128 de 2017

Comisión de Industria, Energía y Minería

EVENTOS DE INTERÉS GENERAL QUE INVOLUCREN ACTIVIDADES OFICIALES DE LAS SELECCIONES NACIONALES DE FÚTBOL Y BÁSQUETBOL

Modificación del artículo 39 de la Ley Nº 19.307

ECONOMÍA CIRCULAR SOSTENIBLE

Normas

CENTRO TALLERES MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 5 de julio de 2017

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Carlos Varela Nestier, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Saúl Aristimuño, Julio Battistoni, Richard Charamelo, Claudio Lamónaca y Walter Verri.

Invitados: Por el Centro Talleres Mecánicos de Automóviles, señores Carlos Satragno, Presidente; Gonzalo De Lilla y Darío Zucchino, Directivos; Marcos Maneiro, Gerente y Dayana Galaniena, colaboradora.

Secretaria: Señora Marcela Castrillón.

Prosecretaria: Señora Margarita Garcés.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Varela Nestier).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Dese cuenta de los asuntos entrados.

(Se lee):

"CENTRO TALLERES MECÁNICOS DE AUTOMÓVILES. Solicitud de audiencia. El referido centro solicita audiencia a fin de brindar su posición sobre un Proyecto de Ley de Seguros.

- Proyecto de ley sobre economía circular sostenible (C/2128/17. Rep. 717)".

SEÑOR VERRI (Walter).- A fin de ir ajustando la agenda de los próximos días, quiero hacer el siguiente planteo.

Sobre la prohibición de la técnica del *fracking*, tema por el cual ya han concurrido varios invitados, queremos proponer una visita al lugar de la perforación que ya se está realizando en carácter de exploración en la zona de Paysandú, Salto y Tacuarembó. Ya se comenzó con la perforación en Paysandú, a diez o doce kilómetros de distancia del kilómetro 154 de la Ruta Nº 26. Solicito a la Comisión tener en cuenta este pedido a fin de poder visitar el lugar el próximo mes e ir haciendo los contactos con la empresa. Seguramente, podremos visitar por lo menos un par de ellos. No sé el tiempo que insumirá recorrerlos, pero imagino que es muy simple porque es una perforación en el campo. Según nos han dicho es como si fuera un pozo de agua, pero un poco más grande. Obviamente, la profundidad y la tecnología es muy distinta y la tecnología también, pero no tiene mayor infraestructura. Por lo tanto, supongo que la visita será muy rápida. Más allá de la visita, lo bueno será la explicación que nos den respecto a lo que se está haciendo, sobre todo ante las sospechas de la población circundante de la zona que están muy preocupados. En Paysandú hubo explosiones de fuerte impacto que han generado mucha preocupación de solo pensar que las mismas se puedan repetir. Recordemos que nos hablaron de una perforación y no del uso de explosivos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Habiendo acuerdo en la Comisión, procederemos a hacer las gestiones correspondientes ante la empresa. Proponemos que la visita se haga la tercera semana de agosto, tomando en cuenta el proceso de discusión y votación de la rendición de cuentas.

Quiero hacer un planteo a los miembros de la Comisión con respecto a un proyecto que hemos presentado, que figura en la Carpeta N° 2001, y que refiere a un artículo que votamos en oportunidad de la aprobación de la ley de Servicios de Comunicación Audiovisual. Ese fue uno de los puntos más altos de trabajo de la Comisión; nos llevó seis meses de trabajo. Los diputados Walter Verri, Julio Battistoni y Saúl Aristimuño participaron del debate. Esta ley solo la votó el Frente Amplio. Sin embargo, en el tratamiento específico de cada uno de los artículos más de uno sin ningún tipo de dudas hubiera sido votado por todos si no hubieran existido legítimas resoluciones de los partidos que integraban la Comisión; entre ellos, el artículo 39 que refiere a la posibilidad de emitirse por televisión abierta los eventos que involucran las actividades de las selecciones uruguayas de fútbol y de básquetbol. Este fue un artículo que no ameritó discusión en la Comisión. Insisto: se votó de la manera que se votó por las resoluciones que existieron. Fue impugnado en su momento ante la Suprema Corte de Justicia por la

empresa que tiene los derechos de televisión. La Suprema Corte de Justicia decretó su constitucionalidad excepto en el inciso tercero. Por lo tanto, quedó firme.

Sin embargo, en la vida, que es la medida de todas las cosas, este artículo no ha tenido el efecto que los legisladores pensamos a la hora de votarlo. Los planteos que se han hecho ante la Ursec para trasmisión de partidos, fundamentalmente de la selección uruguaya en la etapa clasificatoria del mundial, tuvieron distintas resoluciones. En algunos casos, se pudo emitir el partido por televisión abierta, específicamente por TNU, y en otros casos la decisión fue en contrario. Ante la sorpresa que estas decisiones generaron en algunos de nosotros, hicimos las consultas correspondientes y se nos señaló que el texto presentaba una interpretación por lo menos confusa con relación a los partidos que debían emitirse.

En ese sentido -inclusive a solicitud de algunos interesados, fundamentalmente cableros del interior del país, que se han visto perjudicados por esta situación- planteamos, equivocadamente, un artículo interpretativo. Por parte de la Secretaría se nos hizo ver correctamente que no correspondía hacer un artículo interpretativo sino sustitutivo del que fue votado por la Comisión y por el Parlamento. Es un artículo muy simple. Lo que hace es aclarar concretamente -esto va a facilitar la voluntad que en su momento tuvo el Parlamento y también el Poder Ejecutivo- qué tipo de partido tanto de la selección uruguaya de fútbol como de la selección de básquetbol debe ser emitido por televisión abierta.

La duda que tuvo la Ursec era sobre el carácter del partido clasificatorio. Es obvio -para nosotros era obvio- que los partidos clasificatorios refieren desde el primero al último, e incluían la etapa clasificatoria al mundial, porque ¿cómo se puede definir el que clasifica y el que no clasifica? Esa discusión que parecía obvia no lo fue tanto a la hora de interpretarlo.

Por eso, estamos planteando ahora un artículo único que diría: "Sustituyese el artículo 39 de la Ley Nº 19.307, de 29 de diciembre de 2014, por el siguiente: Artículo 39 (Eventos de interés general).- En caso de emitirse por televisión los eventos que involucren actividades oficiales de las selecciones nacionales de fútbol y de básquetbol, los mismos comprenden todas las instancias en que estas participen, debiendo ser emitidas a través de un servicio de radiodifusión de televisión en abierto y en directo y simultáneo.

Para estos eventos quedará limitado el ejercicio de derechos exclusivos en aquellas localidades del territorio nacional donde no se cumpla esta condición. En estos casos, y cuando no exista ningún otro prestador interesado en la emisión, el Sistema Público de Radio y Televisión Nacional deberá hacerse cargo de garantizar el derecho establecido en el artículo precedente, siempre que sea técnicamente posible y en la modalidad de retransmisión".

Se elimina lo que continúa que fue lo único que la suprema Corte de Justicia consideró inconstitucional de este artículo que decía: "El Poder Ejecutivo excepcionalmente podrá, mediante resolución fundada y previo informe del Consejo de Comunicación Audiovisual, incluir eventos adicionales en esta modalidad".

SEÑOR VERRI (Walter).- Estoy totalmente de acuerdo con esta modificación. Nosotros también recibimos a los operadores del interior preocupados por la interpretación caprichosa de un texto que, a nuestro entender, era bastante claro, pero la expresión "en instancias definitorias" y "en instancias clasificatorias" llevó a que las bibliotecas que siempre existen y las interpretaciones que muchas veces los abogados hacen de las cosas terminen perjudicando o favoreciendo -depende de la interpretación

que se le dé- y no resulten claras. Y muchas veces el que termina siendo perjudicado al final de toda esta historia siempre es el televidente, el ciudadano, que en muchos casos se vio privado de la posibilidad de ver por canal abierto por no contar con cable las instancias clasificatorias de la selección. Resulta poco entendible la interpretación que hicieron, pero es real y ocurrió, y creo que está bueno corregirla de una vez por todas. Y está bueno también que de la nueva redacción se elimine el artículo que la Suprema Corte de Justicia ha declarado inconstitucional, porque no tiene sentido seguir generando juicios de inconstitucionalidad para poder aplicarlo al caso concreto como es el sistema de inconstitucionalidades de nuestro país.

Por lo tanto, me parece acertada la propuesta del diputado Varela. Reitero que nosotros también recibimos a los operadores que están preocupados por la interpretación que se está haciendo de esta norma.

Compartimos el proyecto de ley. Adelanto que estoy dispuesto a votarlo hoy.

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradezco al diputado Verri sus palabras. De todas maneras, me parece razonable que todos los partidos tengan la posibilidad de hacer las consultas necesarias con respecto al texto que se está presentando.

De manera que, si están de acuerdo, pondremos a consideración este punto nuevamente en la próxima sesión y veremos si en esa instancia podemos resolver al respecto.

(Apoyados)

——Gracias.

Corresponde recibir a la delegación que fue citada para el día de hoy.

(Ingresa a sala una delegación del Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles)

——La Comisión de Industria, Energía y Minería da la bienvenida a la delegación del Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles, integrada por su presidente, señor Carlos Satragno; el gerente, señor Marcos Maneiro; los directivos, señores Gonzalo De Lilla y Darío Zucchino, y la colaboradora, señora Dayana Galaniena. Es un placer recibirlos.

Esta delegación envió una nota a la Comisión solicitando esta audiencia, a la cual estamos dando rápida respuesta.

Tienen la palabra para hacer su planteo.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Buenos días. Agradezco la pronta respuesta de esta Comisión.

Nosotros seguimos en un conflicto que tenemos desde el año pasado.

En definitiva, lo que más nos preocupa en este momento es la pérdida de fuentes laborales. Advertimos que se está desdibujando un poco el panorama en lo que refiere a la formalidad de los talleres, debido a lo que requieren las compañías de seguros, que es muy poco, para realizar las reparaciones que garantizan a sus asociados.

Necesitamos encontrar la forma de legalizar y formalizar una lista, de manera que las empresas aseguradoras no tengan más remedio que trabajar con los talleres homologados. Hablamos de talleres que estén controlados legalmente y actúen dentro de la formalidad, tanto acá como en el interior, dado que en el interior del país es bastante más difícil que se hagan estos controles.

A pedido de nuestros socios del interior y de la Untmra, tenemos suma necesidad de que esto se lleve adelante lo antes posible, de manera de poder dar a nuestros socios y al conjunto de la sociedad la seguridad de que se trabajará como se lo venía haciendo y que ahora se está desdibujando.

Necesitamos juntar varias puntas para llevar adelante este proyecto, que sería, al menos, el comienzo de una solución a la situación actual.

Por eso estamos acá. Consideramos que este es un problema importante que se sigue acentuando. Se siguen haciendo tercerizaciones; sabemos que hay talleres que prestan las facturas, lo cual contribuye a la informalidad.

Además, nuestra compañera Dayana Galañena escuchó que puede caber la posibilidad de que en el Banco de Seguros del Estado se tase el vehículo en pista y se entregue el dinero al asegurado para que haga la reparación donde quiera y cómo quiera. Si sabemos que este tipo de cosas pueden ocurrir, no podemos mirar para otro lado. Hemos venido trazando una línea en base a la cual tratamos de que ese tipo de cosas se reduzca a su mínima expresión. Sin embargo, esa posibilidad abre puertas y ventanas para que se trabaje de ese modo.

Como asociación, consideramos que este tipo de cosas no pueden suceder. Por eso solicitamos esta reunión y pedimos el aporte de ustedes.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Agradecemos que nos hayan presentado su problema. Veremos qué podemos hacer desde el punto de vista legislativo.

No es la primera vez que estamos en contacto con este problema, que creo es realmente muy serio. Entiendo que es necesaria la homologación de talleres -al respecto, les consulto quién debería hacer esa homologación-, así como la aplicación de un criterio moderno de calidad en la prestación del servicio.

Sin duda, en este caso, estamos ante el aprovechamiento de una posición de dominio por parte de las aseguradoras, que empiezan a competir entre ellas; en esa redada también cae el Banco de Seguros del Estado. Hasta por una cuestión de salud pública deberíamos empezar a pensar en dar una solución radical a esta situación.

Creo que algunos ministerios están más involucrados que otros en este tema.

Me gustaría saber si ustedes han hecho este planteo frente a otros organismos del Estado.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Hablamos sobre este tema, en primer lugar, con el sindicato Untmra, que advirtió el problema antes que nosotros.

También lo planteamos en el Ministerio de Industria, Energía y Minería, donde también lo entendieron, y en la Comisión de Legislación del Trabajo de esta Cámara.

Estamos abiertos a las negociaciones. La comisión de la competencia se expedirá en estos días; la posición de dominio es muy clara. Hace unos días conversé con el señor Gomensoro, quien me dijo que el Banco de Seguros del Estado no reconoce al Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles como una asociación representativa, lo cual me llamó la atención.

Es algo insólito. Por algo vamos a los Consejos de Salarios. En este momento estamos redondeando un convenio con UTE para reparar toda la flota del país. También tenemos un convenio con el Ministerio del Interior para reparar la flota.

Hay cosas que son innegables y que se pueden poner como un argumento muy trivial. Indudablemente estamos abiertos a ir a donde haya que ir porque esta Asociación

representa no solo a los talleres de Montevideo sino a muchísimos del interior, porque si bien no estamos federados, tenemos un vínculo muy estrecho con las asociaciones de talleres del interior.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- En primer lugar, quiero saber a cuántos talleres representa la Asociación.

En segundo término, quiero conocer vuestra opinión sobre la falta de repuestos. Soy un damnificado por esta situación porque ante un siniestro no demasiado complicado, con un vehículo masivamente vendido, estuve cuatro meses para poder tener los repuestos. El tallerista se queja que tiene un vehículo que no puede terminar; el asegurado se queja porque no tiene el vehículo para trabajar y la empresa aseguradora se queja porque la empresa que le tiene que proveer el repuesto no lo tiene.

Quiero saber cuál es la opinión de ustedes con respecto a que el Gobierno debería tomar las precauciones para que se habilite la libre importación de cualquier vehículo, pero exigir el cumplimiento de proveer los repuestos. Hoy tenemos un parque automotriz de los mejores de Sudamérica, que tiene todos los modelos habidos y por haber, pero la mayoría de los casos no tienen repuestos, inclusive marcas reconocidas.

Es un tema de cuatro aristas: el asegurado, el tallerista, la casa de repuestos y la empresa aseguradora. Todo tiene que apuntar a que la cadena funcione y que el asegurado, que depende de dos aristas -el taller y quien cubre el seguro- tenga el repuesto.

Me gustaría saber cuál es la gestión que han llevado adelante porque me imagino que es un tema sufrido, que hasta el día de hoy no tiene solución.

SEÑOR ZUCCHINO (Darío).- Es cierto lo que manifiesta el señor diputado. Lamentablemente en Uruguay no hay una sola norma que rija la importación de vehículos. En Uruguay se manejan autos norma europea, norma americana o sin norma. Basta que tenga cuatro ruedas y que se le pueda poner una matrícula para que el auto quede funcionando.

A mi entender, es un problema diferente al que venimos a plantear nosotros. Si bien está dentro de la misma problemática apunta más a la libre importación que al abuso de la posición dominante, en este caso del Banco de Seguros y las compañías privadas.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Es muy cierto lo que dice el diputado. Lo vivimos y sufrimos todos los días. Al importador de vehículos no se le exige que tenga la cuota de repuestos que debería. Es cierto que cuando el auto lo compra un particular es muy difícil hacerle un seguimiento en ese sentido, pero cuando lo compra un ente del Estado, por ejemplo, el Ministerio del Interior y a los tres meses no hay repuestos... Los autos están tres meses ahí. En el peor de los casos, cuando ya no tiene qué decir, le dicen que van a desarmar uno para darle los repuestos. Puede suceder que el auto que desarman se quedó sin los faroles y que atrás venga otro que los precise y se niegan a desarmar de repente cinco autos. Ellos tienen un problema grande que lo atribuyen a que somos un país pequeño y a que las importaciones que hacen son ínfimas. Tan ínfimas son que capaz que una localidad del interior de cualquier país fabricante de esos repuestos supera ampliamente el pedido de Uruguay. Pero en realidad eso tendría que ser previsto de otra manera. Por lo regular sucede hasta con coches de frontera, y no debería ser así porque sabemos que traer un camión de repuestos es muy fácil y puede llevar a lo sumo cinco días.

La empresa de seguros se ampara en que no hay repuestos en plaza. Nosotros hemos tratado de que cuando la empresa cotiza, el repuesto lo tenga y lo mantenga,

porque nos ha pasado que nos cotizan un repuesto, nos dicen que lo tienen, y a la semana o a los diez días cuando se terminó la gestión del siniestro y vamos a buscar el repuesto nos dicen que se vendió. ¿Tenían uno? ¿Cuántos repuestos tenían? Hay marcas masivas con las que no debería pasar eso. Para nosotros es tanto problema como para el asegurado, porque tener un vehículo dentro del taller ocupando un lugar físico de trabajo nos complica así como tener autos en la calle, porque no se puede. Todo ese tipo de cosas va produciendo un atraso. El vendedor de repuestos nos dice que no tiene repuestos; la empresa dice: "Bueno, cuando lo tengan yo lo pago". El dueño del auto y el tallerista somos los que sufrimos muchas veces esa dificultad.

Creo que habría que ir buscando la forma de que el importador del vehículo se haga cargo de una cantidad de repuestos. Ellos saben qué es lo que se está necesitando en el mercado. Sabemos que hay piezas que un auto desde el principio al fin nunca consume; las fábricas lo saben de acuerdo con el estándar de venta de repuestos. Somos un eslabón que se tranca por ese problema.

Con respecto a la primera pregunta del diputado, en este momento tenemos doscientos setenta talleres y quinientos socios. Hay muchísimas casas de repuestos y empresas allegadas al medio que son socios nuestros.

SEÑOR MANEIRO (Marcos).- Quiero aclarar que en realidad son doscientos setenta talleres de mecánica, chapa y pintura, pero hay ciento treinta talleres de mecánica exclusivamente y casi setenta casas de repuestos. En total son trescientos cincuenta talleres entre Montevideo y el interior.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quiero hacer una pregunta sobre lo que han manifestado aquí y en algunas conversaciones previas que hemos tenido.

Me ha dejado muy preocupado la situación que se está generando entre las empresas aseguradoras y el Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles que, desde mi punto de vista -aclaro que es una opinión personal-, está apuntando a incrementar la informalidad en el sector.

Como consumidor final lo que más me preocupa es el tema de seguridad, porque supongo que ustedes están homologados y tienen determinado estándar de calidad y garantía de servicio, pero según comentaron podría haber tasación en pista y luego entregar el dinero al asegurado para que resuelva el tema donde quiera. Esto, desde mi punto de vista, no solo genera evasión e informalidad sino inseguridad. Y quienes andamos en la calle estamos preocupados por el estado de nuestro vehículo y el de aquel que va al lado. Entonces, quiero saber si hoy una persona puede ir al taller donde se le ocurra esté homologado o no a hacer una reparación con el dinero que le entrega la empresa aseguradora.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Esto se viene dando desde hace mucho tiempo. Consideramos esa situación como una evasión encubierta. Se supone que es una actuación formal, porque las empresas sostienen que deben cubrir el seguro y, en realidad, lo hacen, dando el dinero al asegurado. Con eso cubren el daño; para ellos, se acabó el problema. Sin embargo, no es así. Las reparaciones que se hacen por intermedio del seguro, pasan a un visto de reparado; se incluyen las facturas y la lista de repuestos que se compraron, indicando dónde se compraron. Además, se entregan los repuestos usados, a fin de que no queden "flotando" y no se reinviertan con una mediana reparación; sabemos que en el caso de un guardabarros no habría complicaciones, pero podría tratarse de una pieza de suspensión o de dirección. Para nosotros, que conocemos el sistema, es sumamente riesgoso que se haga ese tipo de pago, a través de una ventanilla y al dueño del vehículo se lo mande a la guerra con un tenedor. Es

probable que el propietario del vehículo busque por Internet un lugar donde repararlo. Si se dirige al taller al que fue toda la vida, lo más probable es que le digan que con el dinero que le pagó la aseguradora no le pueden hacer la reparación, porque le sacaron un 20% que el tallerista no puede cubrir y porque no le pagaron un IVA, que el taller también debe pagar, no solo porque tiene que facturar la reparación, sino porque tiene que comprar repuestos, con IVA, y luego no puede descontarlo. ¿Qué se hizo con los repuestos? ¿Están en el stock? Si la respuesta es no, entonces, ¿dónde se utilizaron?

Sabemos que todo este tipo de cosas se ha ido cortando con la formalidad; esto era muy común.

Además, la informalidad lleva a que se utilicen medios de reparación que ya no se usan en países avanzados, como la soldadura autógena o la forma en que se realiza el estiramiento, a través del calentamiento. Hay un montón de procedimientos que no reúnen ni remotamente la calidad que requiere una reparación, sobre todo por el tipo de vehículos que tenemos hoy. Actualmente, los vehículos son muy livianitos, están hechos con lo mínimo de lo mínimo. Si a esto sumamos una reparación mediocre, la seguridad deja mucho que desear, como se decía anteriormente.

Pensamos que el computest sería una solución, pero solo indica las fallas, no el estado del vehículo. Entonces, tampoco es un elemento de seguridad. Se puede indicar que el vehículo deriva, pero ajustando dos tornillos se soluciona. También pueden advertir que un amortiguador no está bien y se debe cambiar. Sin embargo, puede suceder que una parrilla esté torcida -entre otras cosas- y no lo notan.

SEÑORA GALANIENA (Dayana).- Hablamos de que el Banco de Seguros del Estado puede empezar con esas prácticas. En realidad, ya se hicieron muchos años atrás. A raíz de eso, surgieron muchos problemas porque, en general, las personas que llevan su auto a tasar al Banco no entienden cuáles son los daños o qué está roto o no. Por lo tanto, surgían diferencias, porque había daños que no fueron tomados en cuenta o partes que no habían sido cotizadas. Esta práctica es más común en el caso de compañías privadas, sobre todo en el interior del país. Tasan el daño y pagan al asegurado para que lo arregle donde quiera, lo cual es más práctico, dado que en el interior es más problemático conseguir los repuestos. Esa operativa les resulta más fácil. Todas las compañías de seguros utilizan estas prácticas. Por lo que sabemos, esto irá en aumento, porque les resulta más cómodo. Nosotros no creemos que esa sea la forma adecuada de solucionar un problema de costos; en definitiva, ese es el problema, es decir, lo que nos pagan por las reparaciones y lo que las empresas pretenden pagar.

SEÑOR ZUCCHINO (Darío).- Ahora se está hablando de habilitar lugares para vender alcohol. Desde mi punto de vista, está bien. Se trata de una intermediación, es decir, de comprar algo y luego venderlo en determinado lugar. En nuestro caso, estamos hablando de mano de obra calificada y artesanal para reparar vehículos.

La idea del Centro de Talleres es que la formalidad sea mayor y más fina. Si yo quiero poner un taller, aunque no sepa ni sacar una rueda, puedo hacerlo; puedo poner un cartel y contratar a dos personas que hagan el trabajo. Necesito la habilitación en lo que refiere a la seguridad, además de cumplir con las normas de la Intendencia. La habilitación de Bomberos para un taller no cuesta menos de US$ 20.000. Está bien, si es parejo para todos.

Desde nuestro punto de vista, el Centro de Talleres puede ayudar a formalizar esta actividad y a homologar los talleres. No hablo de regular en cantidad, como se hacía con las farmacias, según la proximidad entre una y otra. Hoy no tenemos normas. Hoy nada impide que donde había una panadería se instale un taller. Nadie exige al responsable

del negocio que sea idóneo y tenga las capacidades para trabajar. Me parece que con respecto a ese punto deberíamos trabajar juntos para lograr una norma que apunte a homologar la calidad, además de las normas de seguridad, que competen a la Intendencia, si bien deberían ser a nivel nacional.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ustedes tienen normas internacionales que puedan servirnos como referencia para trabajar sobre estos puntos? Es interesante saber si ya existe algo elaborado o experimentado, como base para empezar a trabajar.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- Estamos en constante comunicación con asociaciones del exterior. Tenemos un mayor vínculo con Faatra y Atrar, de Argentina, porque estamos bastante próximos y existe afinidad. Ellos homologan talleres. Es más, expiden un certificado de idoneidad al tallerista. Es muy difícil pedir a un tallerista que trabaja desde hace treinta años que haga un curso. Entonces, para certificar la idoneidad realizan una serie de cuestionarios. La persona que tiene la certificación queda a cargo de la seguridad y de la técnica del taller, como en el caso, por ejemplo, de un técnico farmacéutico; esa persona es la responsable del taller.

Nosotros dictamos cursos de actualización y de perfeccionamiento que atañen a la actividad. Los talleres que trabajan en condiciones normales, que están instalados legalmente, se muestran afines a estos cursos. Se interesan y envían a sus empleados a realizarlos. Sin embargo, hay otros talleres que manejan otro tipo de argumentos. Nos dicen: "No; si hace el curso y viene con el diploma, querrá que le pague más". También nos han dicho que si el empleado hace el curso, después se instalará en el garaje de la esquina y pondrá un cartel que diga: "Hago inyección electrónica". De manera que por más que sepamos cuál es el camino, al no haber disposiciones legales, muchas veces nos cuesta mucho empujarlos en esa dirección.

SEÑOR VERRI (Walter).- Muchas gracias por su presencia en esta Comisión.

No tenemos a estudio este tema. El proyecto relativo a las modificaciones del contrato de seguros está en el Senado. Es un proyecto complejo y extenso; ustedes lo conocen mejor que nosotros. Seguramente, no trataremos esa iniciativa en esta Comisión, pero quiero hacer algunas preguntas porque sí tenemos competencia en alguna otra cuestión, sobre todo en lo que mencionó uno de los integrantes de la delegación.

Me refiero a que nosotros podemos trabajar en alguna norma que haga a la regulación de los talleres mecánicos. Me parece que es de orden que el país la tenga. Así como tenemos regulaciones para cualquier actividad que se quiera desarrollar en el país, ya sean controles de calidad, inspecciones bromatológicas -por ejemplo, para la fabricación y manipulación de alimentos-, me parece de orden que las tengamos para esta actividad, no solo por una cuestión de informalidad, sino también de seguridad, que tal vez sea lo más importante. Si las reparaciones no se hacen adecuadamente, lo que sale a la calle no es un vehículo, sino una máquina de causar daño. Como estamos acostumbrados a subir y manejar un vehículo, no le damos la importancia que tiene. Creo que hasta podríamos considerarnos atrasados al no tener una norma de calidad en relación a los talleres que reparan esos vehículos.

Por lo tanto, esa iniciativa me parece muy buena. Coincido con el presidente de la Comisión en el sentido de que deberíamos investigar acerca de las experiencias en otros países. Siempre es bueno tener sobre la mesa la legislación comparada, más allá de las particularidades que el país pueda tener. De manera que eso sí puede ser de nuestra competencia.

Entiendo que no todo el proyecto sobre las modificaciones al contrato de seguros los afecta. La pregunta es si han elaborado -conjuntamente con algún técnico o abogado- algunas modificaciones que pudieran caberle a esta iniciativa para no verse perjudicados o si para solucionar el problema planteado alcanza con la homologación de los talleres. No estamos hablando del pago, porque es un tema muy puntual; no sé si está en segundo o en primer lugar, porque no es menor, pero sí es un tema muy puntual que escapa al proyecto relativo a las modificaciones al contrato de seguros que se pretende aprobar. Seguramente, su aprobación demorará bastante tiempo, debido a su complejidad.

De manera que lo que me gustaría saber es si han elaborado alguna modificación o si tienen algún abogado trabajando en el tema. Si es así, sería bueno conocerlas para discutirlas puntualmente, no en el marco de algo tan extenso. Seguramente, ustedes pedirán entrevista en el Senado, porque es allí donde se tratará este tema en primera instancia y se le dará media sanción cuando así lo decida.

En cuanto al primer aspecto que mencioné, nos comprometemos a seguir en contacto.

SEÑOR MANEIRO (Marcos).- Tenemos el texto del proyecto y lo hemos estudiado: los abogados, también. Nos dijeron que habría que hacer modificaciones de base. Habría que ver cómo queda esto luego de esas modificaciones, porque no se trata solo de las modificaciones a lo que hoy existe, porque seguramente las otras partes también tienen previstas modificaciones. Estamos hablando de empresas multinacionales que ya han estudiado el tema y han preparado las modificaciones por escrito. Obviamente, tienen más peso que nosotros; no vamos a discutirlo. Capaz que para algunos de ustedes no, pero desde nuestro punto de vista, con la imposición y el abuso al que nos enfrentamos día a día, nos sentimos un poco víctimas. Eso es lo que pasa con los talleres; por más que seamos una cantidad estamos obligados a trabajar por la plata que sea; a las pruebas nos remitimos. Muchas veces, por no perder las fuentes laborales, por no cerrar las empresas, se accede a determinados valores.

En cuanto a la certificación u homologación de talleres, es algo que queremos concretar desde hace mucho tiempo. No vamos a desconocer que la homologación lleva un alto grado de inversión. Hay talleres homologados hasta por marca. Estamos hablando de US$ 20.000 para obtener la habilitación de bomberos; no los tiene cualquiera. Para hacer esa inversión uno tiene que pretender un retorno, por lo menos a largo plazo. De lo contrario, no la hago hasta que me vine la inspección o tengo un problema.

La Intendencia tiene una muy buena regulación, pero la habilitación de SIME lleva mucho dinero también y las empresas la tienen que hacer para seguir trabajando. ¿Cuál es el problema? Que si uno no va a tener un retorno, por lo menos en el mediano plazo, no tiene de dónde sacar ese dinero.

Nosotros haríamos referencia a la homologación en el texto del proyecto pero también a otros elementos que hacen al negocio; por ejemplo, a los repuestos. Nosotros hemos tenido reuniones con los repuesteros y con la ACAU, Asociación del Comercio Automotor del Uruguay, que son los representantes de las marcas. Desde la ACAU nos dijeron: "Nosotros somos un mercado residual; tenemos dos veces para pedir al año. Nosotros somos la segunda opción para ustedes; nunca somos la primera opción. Antes de comprar un original ustedes van al sustituto". Y no es que seamos nosotros los que vamos al sustituto, sino el particular o la compañía, de acuerdo con lo que pueden pagar. El particular por lo general dice: "Una diferencia tan grande de precio no puedo pagar" y la compañía hace lo mismo o peor. Por eso digo que habría que regular el repuesto también dentro de ese texto. De acuerdo con cómo se regulen los repuestos y su

importación tendríamos cosas para agregar a ese texto porque somos los que los colocamos. No es lo mismo una garantía sobre un repuesto original que una garantía sobre un sustituto. Hay una diferencia bastante grande, hasta de calidad. No tenemos hoy una reglamentación sobre la calidad del repuesto ni sobre la calidad de los vehículos más que la ley actual sobre el ABS y otros temas de seguridad. Fuimos los primeros que dimos para adelante en eso porque no podía ser que vinieran vehículos y les arreglaran el ABS antes de venderlos porque sabían que estaba mal. Eso no puede pasar. No pueden traer un vehículo sabiendo que tiene el ABS roto, lo cambien acá y lo saquen a la venta. Hay vehículos acá que no cumplen ni con la Euro 1. Estamos hablando de una norma de mercado europeo. Hemos recibido vehículos de frontera que han estado inundados y como no los pudieron colocar en ningún lado los trajeron para acá. Y nos decían: "Pero están sequitos". ¡Y sí, pero ya estuvieron inundados, llenos de agua! Ustedes podrán decir: "Ah, pero a ustedes les sirve que entren" o "Mejor; que se rompan y los reparan". No; eso no corresponde a un tallerista responsable. Un tallerista responsable no puede decir que venga lo que sea y que se rompa. No. Tenemos que apuntar a que la gente esté segura. A los talleres no le sirven las reparaciones donde haya daños a personas, porque si no parece una apología de los choques. No; esto es como los médicos. Se reparan cosas. Lo que más sirven son los raspones y los choques chicos que entran y salen rápido. Para los choques medianos y grandes ya no hay repuestos.

Por otro lado, hay que entender el negocio del otro también. Los importadores de autos te dicen: "De este auto tenemos siete modelos diferentes. Tengo que vender; la gente elige". Y yo digo: "Si trajiste los siete modelos, y cada uno tiene diez mil piezas, es obvio que no vas a tenerlas todas". Y no le podemos pedir eso tampoco. Pero tiene que haber una regulación de la importación de vehículos y de repuestos. Algo tiene que haber. No puede estar totalmente desregulado. Hay repuestos que traen ciertos importadores que indemnizan las aseguradoras, que si colocarlo llevaba una hora, ese repuesto lleva siete. Se transforma en una locura porque no calza con nada y tampoco te pagan el ajuste ni la presentación. Uno lo tiene que presentar varias veces para ver las líneas.

Hay que recalcar que en el país se sigue teniendo un buen nivel de reparación. Si comparamos con otros mercados, por ejemplo, con Estados Unidos, estamos divinos. Si vamos a cualquier ciudad de Estados Unidos vemos la diferencia de color en las reparaciones. Allá no interesa. Acá el auto sigue siendo un bien. Cuesta tener un vehículo. No sale US$ 2.000 o US$ 2.500 un vehículo bueno. Acá la gente hace un esfuerzo para comprar un vehículo y quiere que le quede bien y tenga un valor de reventa. En otros países se cambia todos los años o cada dos y se sigue debiendo. Si hay que hacer una reparación los talleres ya saben que no les van a pagar el trabajo de asimilar el color, etcétera. Por eso se ven los manchones, una puerta reparada pintada con un color rojo de un lado y otro del otro, y funciona.

Nosotros estamos tratando de que eso no pase acá, de que los arreglos sean seguros, de que se mantenga la calidad de acuerdo con lo que el asegurado quiere. Y eso tiene un costo. Nosotros no queremos perder la mano de obra calificada; tenemos gente que se nos ha ido a manejar camiones. Yo entiendo que se necesite gente al volante, pero estamos hablando de gente que logra una buena calidad de reparación, que en otros países es muy apreciada y nosotros la estamos perdiendo en otros rubros. Esto fue dicho por el propio sindicato. El problema es que si los costos no dan, alguien tiene que pagar.

Entonces, ¿qué es lo que pasa? Volvemos a la informalidad, a gente que está subaportando, a gente que trabaja en negro. Y eso no lo queremos de ninguna manera.

Yo asistí a esta Comisión por el tema del fondo social metalúrgico porque estoy en los Consejos de Salarios y tengo vínculo con la Untmra. Este tema explotó el año pasado, pero la relación con las compañías de seguros venía degradándose desde 2012.

Lo que pedimos es tener el borrador del texto y cada modificación que se realice a fin de estudiar la evolución que va teniendo. No es un tema sencillo. Hablamos de regulación de importaciones de vehículos y de repuestos. El problema más grave que tienen las aseguradoras es el de repuestos. Nosotros tenemos problema con los repuestos, con los pagos de las aseguradoras, y con el cliente porque el taller es la cara visible de la reparación. Si el cliente va a una aseguradora es para hablar con alguien de recepción. En el taller por lo general hablan con el dueño, que tiene que dar la cara por la demora del auto. Y va a dar mil excusas, pero el enojo del cliente lo recibe el taller. El auto parado está en el taller; los repuestos usados están en el taller. Ese es otro tema: la evacuación legal de los desechos lleva dinero. Tenemos que evacuar todo eso con la Intendencia y algunas empresas de reciclaje, con la Dinama de por medio. Estamos muy complicados y si los márgenes son muy acotados como le pasa a los talleres de chapa y pintura no podemos hablar de homologación de inversión y de mantener gente ocupada.

Como dijo mi compañero, tenemos problemas urgentes que capaz no son los de base. Los de base quizá ameriten una reunión de partes y legislar, pero el tema urgente es el de costos y del pago de las aseguradoras. Nosotros nos sentamos a conversar con las aseguradoras mientras tuvimos diálogo fluido. En ese momento, nos dijeron: "Vamos a hablar de los repuestos". Y sí, hay que hablar de los repuestos, pero no podemos hablar de los repuestos si nos pagan por debajo o igual al costo que tenemos. Primero que paguen por encima del costo para que nos quede rentabilidad y después hablamos qué hacer con los repuestos. El problema de ellos son los repuestos, pero el nuestro es la baja rentabilidad con los precios obra que nos imponen.

Estamos de acuerdo con redactar y cambiar todo lo que se pueda, pero el texto no va a hablar del precio. Nosotros hoy estamos con un problema de costos y de imposición que nos ha llevado a acudir a la Defensa de la Competencia.

La solución de homologación de los talleres lo vemos bueno para dar garantía a las aseguradoras y que todo el país esté incluido

Pero por otro lado vemos que la homologación de talleres sin una rentabilidad acorde está muy difícil porque la homologación lleva dinero.

Con los dos o tres datos que dimos se darán una idea de la inversión que se necesita para tener un taller legalmente constituido y trabajando con la formalidad y la técnica que se necesita. Con la actitud de las aseguradoras están generando que el trabajo se derive a otros talleres de menor calidad, que se vendan boletas, etcétera. No queremos terminar en eso porque está de por medio el asegurado. Capaz que el asegurado lleva el vehículo a un taller y al otro día está en otro lugar que sale más barato, y no sabe quién lo reparó. ¿Qué seguridad hay? Van personas dentro de los vehículos. Nosotros no vamos a claudicar en ese tipo de cosas y lo vamos a denunciar. No vamos a bajar la calidad de las reparaciones ni poner al asegurado en riesgo de vida.

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- Me parece que hay varias cosas sobre la mesa. Deberíamos ver qué es lo que encaja más como Comisión de Industria, Energía y Minería, porque el seguro de los automotores es un tema en sí mismo y lo que puede ser un tipo de regulación para asegurar determinadas condiciones en las futuras reparaciones.

Tendríamos que ver si podemos elaborar algún tipo de normativa para la homologación de los talleres. Creo que eso cabe como anillo al dedo en lo que a esta

Comisión corresponde. Debemos tener en cuenta lo que ustedes manifestaron aquí sobre un responsable técnico por cada uno de los talleres. Habría que trabajar en la implementación de los criterios más estrictos en cuanto a la seguridad de los talleres, que implica la habilitación de Bomberos y otras y hasta algún tipo de inspección regular por parte de algún organismo del Estado. Todo ello implica una inversión, de manera que habría que buscar alguna fórmula transitoria.

Creo que para ordenar este problema, habría que empezar por la homologación de los talleres. En esa norma debe quedar explicitado que los organismos del Estado y las empresas aseguradoras deberán dirigirse a los talleres homologados; no podrán contratarse empresas que no estén homologadas.

También se podría prever que las empresas que en una primera instancia no puedan homologarse por determinada razón, puedan tener algún vínculo con las homologadas, de manera que haya un responsable técnico. En definitiva, eso es lo que me preocupa. He estado en esa situación en la que se indican algunos talleres en los cuales hacer la reparación y uno no sabe adónde ir. Después, se entra en una rosca que no termina más; uno sube a un coche y no se sabe si cuando quiere frenar, el vehículo va a seguir de largo, como me sucedió.

Creo que nos corresponde iniciar los contactos para hacer un esquema de las normativas para la homologación de talleres.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Esto tiene más de una punta; no es fácil.

Discrepo con el arranque propuesto. Esto es una cadena. No creo que se pueda hacer algo sin una adecuación de todas las partes que la integran. No se las puede separar, porque todos tienen una cuota parte de razón.

He estado reunido con representantes de alguna empresa aseguradora; también, con algún taller. Este es un tema que se viene manejando desde hace tiempo.

Parte del problema es que no hay regulación con respecto a lo que se trae. Lo que está ya está, pero seguimos con la misma historia. Por lo tanto, lejos de solucionar el problema, lo vamos agrandando día a día. Basta con comprar el diario del domingo para comprobar que permanentemente aparecen nuevos modelos. La gente los compra y cuando tiene el primer siniestro se da cuenta de que no hay cómo arreglar lo que compró. Tenemos modelos del primer mundo y del tercero.

(Interrupciones)

——Hace unos años alguien me dijo que vamos a necesitar un gran campo para armar un cementerio de autos; como viene la mano, creo que no está muy equivocado. Hay cosas que se compran y quedan paradas, no se las pueden vender a nadie. Esto es una parte del problema.

Con respecto a la homologación, hay que tener en cuenta que las realidades son diferentes. ¿Qué se exige para tener una empresa? Se exige tener un lugar físico y estar inscripto en el BPS; de hecho, pagando DGI y con los empleados en el BPS, ya se constituye una empresa. Debemos tener en cuenta que no todos tienen la misma realidad. Hay talleres que debido a los costos que esto implica nunca podrán homologar. Si exigimos lo mismo para todos o todo baja o mucha gente, sobre todo en el interior, en distintos pueblitos, cuando tenga que arreglar un auto, tendrá que acordar con otro taller. Y capaz que al otro taller le sirve, porque no da abasto, ya que también hay un problema de personal, de mano de obra.

Es un conjunto de cosas. Creo que se debería buscar un acercamiento entre las partes y ver a qué nos aproximamos más. Creo que no existe el *súmmum* en este tema. Hay que tener en cuenta que hay competencia. Me gustaría saber qué porcentaje de los seguros de automotores representa el Banco de Seguros del Estado.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- El 52%. La empresa que le sigue tiene el 18% de las pólizas.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Aún así, las otras empresas han crecido y siguen entrando más en el mercado.

Lo primero que dicen las aseguradoras es que pueden pagar el trabajo de ciertos talleres que trabajan bien y son eficientes. Capaz que muchos de esos talleres no cumplen con las condiciones que cumplen otros. Eso pasa en prácticamente todas las actividades. Ejemplo de ello es la persona que tiene un comercio establecido y otra que vende ropa en la feria. Más allá de que todos pagan algo, no pagan lo mismo. Capaz que uno paga la habilitación de Bomberos y el otro no tiene nada.

Me parece que nosotros podemos hacer mucho con respecto a este tema. Reitero: creo que deberíamos empezar por una normativa que permita el control de lo que ingresa. No debería ingresar todo lo que ingresa. Mañana cualquiera de nosotros puede resolver viajar a China a comprar determinado producto; con un mínimo de cinco unidades, se puede traer lo que quiera de determinada marca. Si después no hay repuestos para eso, nadie lo va a controlar. Ese es el punto que empezó a detonar esta situación. Me parece que podríamos hacer algo al respecto.

Insisto en que habría que buscar resolver esto entre todas las partes. Se podría resolver que no se trajeran tantos modelos del mismo vehículo. Entre todos deberían acordar una tabla mínima para el valor de las pólizas. En este rubro, el Banco de Seguros del Estado es como Conaprole con respecto a la leche, es el que marca el rumbo. Por lo tanto, podría determinar esa tabla.

Reitero que si tratamos todos estos puntos por separado será muy difícil encontrar la solución.

Quiero ser bien claro: no me animo a decir que hoy tenemos que homologar, porque eso implica un montón de cosas. Hay gente que vive de esto; hay realidades que son incontrastables.

(Interrupciones)

——Aquí se habló de doscientos setenta talleres; ciento treinta son de mecánica general y otros son de chapa y pintura. No sé si los doscientos setenta talleres están homologados. Seguramente, no. Es una realidad que no se puede desconocer. Mi hermano tiene un taller; sé lo difícil que es, conozco las situaciones que se presentan. Lo más grave es que muchas veces se alienta este tipo de cosas. Alguien me comentó, por ejemplo, la situación que tenemos con las compras del Estado: compra vehículos que después están parados durante meses. El Estado es el perjudicado.

En definitiva, la gran perjudicada es la población en general. El aspecto de la seguridad, que se maneja, es el que menos me complica, no porque esté en contra, sino porque creo que por encima de todo cuando se contrata un siniestro, cualquiera sea la aseguradora de que se trate, se debe hacer un control. Si yo contrato un seguro y la aseguradora me paga, se supone que me paga por un arreglo que tiene que cumplir con ciertas condiciones. Es más, creo que ustedes tienen que participar en muchas cosas. A raíz de este tema, me enteré de algo que la mayoría de nosotros no sabe: cuando uno compra un auto y se rompe, durante determinado período se soluciona con un repuesto

original, pero resulta que después de dos años y medio o tres automáticamente se pasa a colocar un repuesto sustituto. Nadie sabe esto. Nos enteramos cuando tenemos un problema y nos dicen: "Mirá, te pasaste por diez días". A mí nunca me dijeron eso; capaz que no leemos la letra chica.

Este tema tiene un montón de puntos que creo no pueden tratarse por separado. Las empresas tienen determinada lógica de funcionamiento, tienen que cumplir con un asegurado que pide por su auto. Muchas veces contestan que son rehenes de las empresas que importan los repuestos. Entonces, el asegurado les pide la plata y resuelve dónde arreglarlo. Eso es lo que pasa. Es una cadena; es difícil encontrar la solución.

Deberíamos contar con una regulación para que, por lo menos, esta situación no empeore hasta que se llegue a un consenso. Creo que el Banco de Seguros del Estado, por tener la mayor parte de las pólizas de los asegurados, debería ser el que empiece a regular esa tabla. Esto también tiene un problema, porque regular la tabla significa encarecer los seguros. Si partimos de la base de que el Banco de Seguros del Estado compite con las empresas privadas y que hoy no se está enriqueciendo a costa de las pólizas, si hay un aumento del costo de la hora de trabajo en los talleres habrá un aumento en el precio de las pólizas del asegurado. Creo que, en el fondo, las empresas están aguantando ese aumento. De todas maneras, ese no es el punto que nos convoca. Estamos acá para buscar la forma de llegar a una solución sobre un tema que compartimos. Reitero, creo que no debemos tratar los distintos aspectos por separado porque de esa forma no llegaremos a ningún lado.

Gracias.

SEÑORA GALANIENA (Dayana).- Creo que el mercado de seguros está desregulado o no hay una base para el precio de una póliza. La semana pasada el Banco de Seguros del Estado ofreció un 40% de descuento para marcas reconocidas; la semana anterior, SURA promocionó otro 40%; antes, Mapfre había hecho un 50% de descuento. Entonces, de ninguna manera entendemos que estamos en el tapete de nada.

Antes se regulaba de acuerdo con el costo del repuesto o de varios insumos. Hoy no existe regulación del costo de una póliza. Eso hace que si uno pide 200 y otro 50, entonces, alguna empresa ofrezca 25 para tener esa póliza. Entendamos que las compañías privadas son capitales extranjeros; Uruguay es un granito de arena. Al no haber regulación de los costos, no hay en qué basarse.

SEÑOR SATRAGNO (Carlos).- El Ministerio del Interior hizo una compra muy grande de vehículos TATA. Hay muchísimos autos que no se reparan porque el costo y el tiempo de la reparación no justifica el valor cuando vuelve a la calle. Entonces, ¿qué hacen? Los tiran. Esa chatarra va a los grandes cementerios a que se refirió el diputado. Esos dólares los perdimos, los enterramos, porque es en base a un egreso que para nosotros en este momento -y yo creo que en toda la historia del país- es oneroso.

SEÑOR DE LILLA (Gonzalo).- Quiero hacer una acotación sobre los repuestos que hoy se están manejando con las aseguradoras en general. Hoy nos están imponiendo que reparemos porque el costo de los repuestos es muy alto. Eso hay que tenerlo en cuenta porque se da tanto en carrocería como en otras piezas del vehículo.

Otra cosa que hay que tener en cuenta es que los vehículos, luego de siniestrados y pasados a resto, salen al mercado nuevamente y eso no tiene control.

Con respecto a los vehículos TATA, para que tengan en cuenta a la hora de analizar si hay o no controles, si se levanta mucho el espolón del auto se termina

partiendo el parabrisas. Hay mucha cosa para trabajar y creo que podemos colaborar mucho.

SEÑOR PRESIDENTE.- Esta Comisión es el ámbito para recibir todas las propuestas. El Parlamento tiene distintas Comisiones y cada una de ellas va a trabajar en áreas que seguramente les van a influir positiva o negativamente. Acá podemos trabajar en el tema de una legislación que regule las funciones que se cumplen en los talleres. Ese es un compromiso que podemos asumir y comenzar a trabajar.

En ese sentido les vamos a pedir que nos acerquen todas aquellas propuestas, sugerencias y documentación que tengan en su poder a los efectos de facilitar el trabajo, independientemente de que nosotros podamos obtenerla. No va a ser sencillo. Siempre que se arranca de cero es complejo, pero es un desafío interesante trabajar en una normativa absolutamente imprescindible que no va a resolver el cien por ciento del problema, pero sí ayudar a resolverlo. Desde mi punto de vista, eso es una pieza esencial para que todo empiece a formalizarse nuevamente. De lo contrario, esto es un descontrol.

Agradecemos mucho la presentación. Las puertas están abiertas; mantengamos un contacto permanente a los efectos de maximizar los tiempos y recursos que tenemos disponibles.

Muchas gracias.

(Se retira de sala la delegación del Centro de Talleres Mecánicos de Automóviles)

——Teniendo en cuenta que los diputados Verri y Charamelo no van a estar en la próxima sesión, creo que es de orden suspenderla.

(Apoyados)

SEÑOR BATTISTONI (Julio).- En cuanto al tema de los talleres esta es la segunda vez que viene la delegación. Creo que corresponde solicitar la opinión del Poder Ejecutivo. Propongo convocar a la Dirección Nacional de Industrias y a la Unidad Nacional de Seguridad Vial dependiente de la Presidencia.

SEÑOR VERRI (Walter).- Coincido con el diputado en que hay que darle formalidad al tema. Me parece bien consultar a la Unidad Nacional de Seguridad Vial dependiente de Presidencia.

Me queda la duda en cuanto a que si la regulación de estos talleres mecánicos cabe en la órbita de la Comisión de Industria, Energía y Minería. No sé de quién depende la habilitación de estos talleres mecánicos.

Yo creo que si regulamos demasiado sobre esto lo único que vamos a lograr es encarecer los seguros. Y si tomamos al Banco de Seguros como un ente testigo, lo único que vamos a hacer es dejarlo fuera de competencia. Por lo tanto, me parece que esa no debería ser la solución. Tenemos que saber que el Banco de Seguros está en franca competencia con los privados y si le exigimos al Banco lo que no le vamos a exigir a los privados lo vamos a terminar perjudicando y, en definitiva, perjudicando también al tomador del seguro que somos nosotros, los ciudadanos. Me parece que es un tema a analizar.

El problema más grave que tienen ellos es el tema precios y así como están obligados a participar de los Consejos de Salarios y pagar un determinado jornal a sus empleados debería también regularse una tarifa mínima y máxima que las aseguradoras deberían cumplir en la medida en que exista un registro de talleres. Creo que es un paquete y esas dos patas están faltando. No le encuentro otra salida.

Entrar a analizar el tema relativo a los contratos de seguros me parece que no corresponde a nuestra órbita.

Seguramente, una vez que avancemos en el tema podremos pensar también en convocar a las autoridades del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.

SEÑOR CHARAMELO (Richard).- Comparto que la UNASEV debería participar de este debate.

Lo primero por lo que deberíamos bregar es por limitar cualquier tipo de importación como se da hasta ahora, porque acá entra cualquier vehículo y modelo sin darle el respaldo al comprador.

Creo que el tema más complicado que tienen los talleres no es la homologación, sino que no está actualizada la hora de trabajo y, por lo tanto, los costos de los talleres están con poco margen o en algún caso sin margen. Nosotros tampoco deberíamos entrar en el tema de la homologación porque en todos los órdenes de la vida y en todas las empresas hay diferentes formas de funcionar. Algunos quizás no tengan una habilitación de bomberos. Para eso está el BPS y la DGI que son los que deben controlar. Todos los talleres que trabajan para las empresas aseguradoras tienen que presentar una boleta. Quizás haya alguno que presente boletas de los talleres donde no se arreglan, pero tienen un taller que lo esta respaldando. Por lo tanto, hay un taller habilitado, que paga caja y DGI. De lo contrario, las aseguradoras no pagan. En ese sentido, estaríamos entrando en un terreno de fiscalización que no sé si deberíamos.

En suma, lo importante es que el importador le dé respaldo a quien compra y que todas las empresas aseguradoras tengan un acuerdo sobre el precio mínimo para que el reclamo de los talleristas pueda estar comprendido.

Coincido en que la primera visita debería ser de los representantes de la Unasev, que comprende y rige lo que tiene que ver con la normativa automotriz.

SEÑOR PRESIDENTE.- Haremos las gestiones para citar a la Unasev y luego a la Dirección Nacional de Industrias.

Se levanta la reunión.

===/